BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok III Nr.5 (16) Przedruk dozwolony z podaniem źródła Maj r.1947

Obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w kwietniu 1947r.- (BIM) Po pierwszych trzech miesiącach zastoju spowodowanego mrozami, w miesiącu sprawozdawczym odżył znów ruch w portach, tak że obroty towarowe osiągnęły 445.001,3 t. Cyfra ta nie dosięga wprawdzie poziomu analogicznego miesiąca ub.roku, który wykazywał się przeładunkiem 650.709,7 t, powraca jednak mniej więcej do poziomu ostatnich miesięcy ub.roku. Stosunek przywozu do wywozu był niemal identyczny jak w kwietniu ub.roku, tj. przywóz wyniósł ok. 40%, a wywóz ok.60% ogólnych obrotów.

Przywóz wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 186.541,0 t, wobec 258.867,4 t w kwietniu 1945r. Na wywóz przypadło 258.460,3 t w porównaniu z 391.842,3 t w kwietniu 1946r.

Przeładunki kwietniowe podzieliły się pomiędzy oba porty w następujący sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	103.726,7	82.814,3	186.541,0
Wywóz	170.589,5	87.870,8	258.460,3
R a z e m :	274.316,2	170.685,1	445.001,3

Na Gdynię przypadło więc ponad 61% ogólnych przeładunków, na Gdańsk poniżej 39%. W miesiącu porównawczym na każdy z portów przypadła mniej więcej połowa przeładunków. Przyczyna tej różnicy leży w tym, że z początku ub.roku utrudnione było wejście statków o głębszym zanurzeniu z drobnicą do portu gdyńskiego, więc wiele z nich, przeznaczonych faktycznie do Gdyni, wyładowywano częściowo w Gdańsku. Obecnie zaś szereg statków z towarem masowym przeznaczonym dla Gdańska wyładowuje się w Gdyni, z powodu nie wystarczającej ilości czynnych dźwigów w Gdańsku. W związku z tym podział przeładunków pomiędzy oba porty w przywozie przypada prawie po połowie, z małą tylko przewagą w Gdyni (55%), natomiast w wywozie przez port gdański przeszedł jedynie węgiel i koks, nieznaczne ilości cementu i żelaza, cała zaś reszta załadowywana była w Gdyni.

Jeżeli porównanie ilościowe z tym samym miesiącem ub.roku, który zresztą zbliżał się już do miesięcy rekordowych, wypada na niekorzyść miesiąca sprawozdawczego, to pod względem strukturalnym zarysowuje się wyraźnie postęp, świadczący o normalizacji życia w kraju i rozwoju produkcji, podczas bowiem gdy w analogicznym okresie ub.roku w przywozie przeważały artykuły spożywcze i takie, które służyły doraźnej pomocy ludności i zaspokojeniu najpierwszych potrzeb kraju, to obecnie zaznacza się wzmożona ilość surowców potrzebnych dla produkcji krajowej, w wywozie zaś notuje się wieksze zróżniczkowanie w pozycjach produktów gotowych.

W przywozie udział towarów w ramach transportów UNRRA wyniósł ok. 21%, więc na inne towary przypada ok. 79%, podczas gdy w kwietniu ub. roku stosunek ten był wręcz odwrotny: udział towarów UNRRA wynosił 78%, zaś import oparty na umowach handlowych osiągnął zaledwie 22% ogólnego wyładunku. Wzrost udziału tego przywozu, który stanowi istotny wolumen polskiego handlu zamorskiego wyraża się również w ogromnej zwyżce cyfr bezwzględnych, przywozowi 147.258,1 t poza transportami UNRRA w miesiącu sprawozdawczym odpowiada bowiem 59.599,7 t w miesiącu porównawczym.

Druk. Polska pod Zarz. Państw. Nr 1, Bydgoszcz — 2023

BIBLIOTEKA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W BYDGOSZCZY

W imporcie UNRRA największe były ładunki kopry (1o.783,2t), kukurydzy (8.28o,o t), paszy (2.498,o t) dla koni i bydła przywiezionego równocześnie. Ponadto przybyły duże ilości smalcu (4.17o,8 t), olei roślinnych (2.7o4,5 t), olei smarowych (1.992,o t), maszyn (1.19o,8 t), prócz tego lokomotywy, traktory i inne.

P r z y w ó z

	Towary UNRRA t	Towary inne t	Razem t
I.Wytwory roślinne	21.782,7	16.18o,9	37.963,6
II.Wytwory zwierzęce	5.2o2,3	9.5o2,o	14.7o4,3
III.Wytwory mineralne	2.274,7	79.955,4	82.23o,1
IV.Tłuszcze	2.7o7,1	153,1	2.86o,2
V.Przetwory spożywcze	971,7	2.777,7	3.749,7
VI.Przetwory chemiczne	764,o	17.851,4	18.615,4
VII.Futra i skóry	498,4	1.3o7,9	1.8o6,3
VIII.Surowce włókiennicze	329,3	1o.935,o	11.264,3
IX.Kauczuk i surogaty	483,3	23,o	5o6,3
X.Drewno i przetwory	3,9	255,7	259,6
XI.Papier i wyroby	84,8	2.114,0	2.198,8
XII.Wyroby kamienne,ceramiczne, fajansowe i szkl.	23,3	4o,6	63,9
XIII.Metale i wyroby	811,4	3.44o,6	4.252,o
XIV.Maszyny	1.699,9	1.o21,o	2.72o,9
XV.Środki transportowe	1.12o,6	678,1	1.798,7
XVI.Wagi i narzędzia	136,4	18,3	154,7
XVII-XX.Różne	394,1	998,4	1.392,5
R a z e m :	39.287,9	147.253,1	186.541,o
Koni	4.237 szt.	2.249 szt.	6.486 szt.
Bydła	1 "	1.439 "	1.44o "
Świń	275 "	- "	275 "

P r z y w ó z

towarów umownych wg krajów pochodzenia w kwietniu 1947r.

K r a j	Kwiecień 1947r. t	Kwiecień 1946r. t
Szwecja	53.316,o	27.588,4
Norwegia	34.722,2	22.6o3,3
Dania	19.785,4	97,8
Anglia	1o.5o7,o	91,8
Stany Zjednoczone	8.912,8	2.o69,8
Rumunia	8.787,8	-
Z.S.R.R.	4.477,7	7.147,9
Argentyna	2.917,3	-
Belgia	2.o68,7	o,7
Portugalia	46o,o	-
Brazylia	428,5	-
Włochy	325,9	-
Urugwaj	299,4	-
Islandia	222,2	-
Holandia	15,2	-
Francja	7,o	-
R a z e m :	147.253,1	59.599,7

Z pośród krajów pochodzenia wysuwają się na czło 3 kraje skandynawskie: Szwecja, Norwegia i Dania. Na pierwszym miejscu w przywozie tym stoją rudy (7o.821,7 t) ze Szwecji i Norwegii; garbniki (2o t), quebracho (5oo t), pomarańcze (318,3 t), cytryny (1o,o t) itd. ze Szwecji; celuloza (953,2 t), nawozy sztuczne (5.343,o t), chemikalia (1.975,o t), ryż (19,7 t), cynk (1.812,9 t), aluminium (55o,o t), miazga papierowa (1.o71,9 t) - z Norwegii; bekony (813,7 t), masło (1.259,7 t), zboże (8.792,o t) - z Danii.

Po krajach skandynawskich na czwartym miejscu w przywozie stoi Anglia, skąd importowano śledzie (2.158,3 t), wyroby włókiennicze (525,9 t), chemikalia (4.537,4 t). Ze Stanów Zjednoczonych przybyły: saletra chilijska (2.193,4 t), nasiona (2o6,2 t), żywice (92,4 t), herbata (21,5 t), kawa (o,7 t), kakao (3,9 t), metale: jak cynk (1.812,9 t). Z Rumunii przybyły transporty ropy naftowej (7.655,4 t) i olei smarowych (1.132,4 t), Z.S.R.R. fosforyty (2.596,4 t) i pakuły (1.881,3 t). Na uwagę zasługują ładunki bawełny (6.829,2 t) z Belgii, kalafonii (46o,o t) z Portugalii, korzeni (95,3 t) z Belgii i Francji, pomarańcz i cytryn (325,8 t) - z Włoch, skór (337,6 t) z Argentyny i (424,o t) z Brazylii, surowców włókienniczych (299,4 t) z Urugwaju.

W y w ó z

	Kwiecień 1947r. t	Kwiecień 1946r. t
I. Wytwory roślinne	152,9	21,o
II. Wytwory zwierzęce	56,7	-
III. Wytwory mineralne	233.6oo,3	387.561,3
V. Przetwory spożywcze	5.233,7	12,2
VI. Przetwory chemiczne	1.447,9	1.558,8
VII. Futra i skóry	189,9	-
VIII. Surowce włókiennicze	448,2	-
X. Drewno i przetwory	563,4	o,7
XI. Papier i wyroby	559,7	-
XII. Wyroby ceramiczne i porc.	4o7,8	-
XIII. Metale i wyroby	15.412,1	2.6o7,2
XIV. Maszyny	114,2	13,7
XV. Środki transportowe	34,8	2,4
XVI. Wagi i narzędzia	o,1	65,o
XVII-XX. Różne	238,6	-
R a z e m :	258.46o,3	391.842,3

Ogólny wywóz w porównaniu z tym samym miesiącem ub.roku mniejszy jest o 34%. Spadek dotyczy jedynie grupy wytworów mineralnych, gdzie różnica jest jeszcze znaczniejsza i dochodzi prawie do 4o% na niekorzyść miesiąca sprawozdawczego. Jeżeli chodzi o resztę towarów, to wywóz ich w miesiącu sprawozdawczym przedstawia ilość przeszło 4 razy większą niż w tym samym miesiącu ub.roku.

Podczas, gdy w kwietniu ub.roku poza węglem i koksem eksportowano tylko cement i żelazo oraz cynk, a z produktów sodę, biele i piwo, to w miesiącu sprawozdawczym wywóz ten, bardziej rozmaity, zawiera cały szereg produktów gotowych i wartościowej drobnicy. Rozwinął się też wywóz ziół leczniczych, nasion i owoców suszonych, następnie eksport ryb i pierza. Wśród chemikalii, poza bielą i sodą, załadowano związki ołowiu, arszenik i środki farmaceutyczne; wśród produktów spożywczych duży eksport cukierków (92,9 t), natomiast brak eksportu piwa. Wśród pozycyj wywozowych najważniejsze są przetwory surowców włókienniczych, jak tkaniny bawełniane (312,1 t), nici (53,4 t), powrozy (9,9 t), tkaniny jutowe; przetwory drzewa, jak deski (154,3 t), forniery (15,6 t), dykta (51,7 t), meble (289,9 t). tafle posadzkowe (49,6 t); z innych wyrobów wyszły papa (44o,o t), papier (115,5 t),

wyroby ceramiczne (135,4 t), porcelanowe (42,3 t) i szklane (23o,1 t). Poza surowcami metalowymi eksportowano w kwietniu wyroby metalowe (3.33o,o t), rury (1.489,2t) i blachę cynkową (735,o t).

W y w ó z
wg krajów przeznaczenia (bez węgla i koksu) w kwietniu 1947r.

K r a j	Kwiecień 1947r. t	Kwiecień 1946r. t
Szwecja	11.272,2	1.884,5
Finlandia	-	26o,o
Z.S.R.R.	4.715,1	8.323,2
Dania	-	1,o
Holandia	3.879,2	-
Belgia	2.724,9	-
Anglia	286,8	-
Palestyna	13,7	-
Afryka Zachodnia	7.419,o	-
Argentyna	4.147,4	-
Stany Zjednoczone	2.41o,6	-
Brazylia	4.o69,5	-
ropa dla opalania statków własnych	76,5	-
R a z e m.:	41.o14,9	1o.468,7

Na pierwszym miejscu w wywozie znajduje się Szwecja, która importuje od nas niemal wszelkie poprzednio wymienione produkty. Wywóz do Z.S.R.R. obejmujący cement, wyroby metalowe i meble, spadł w porównaniu z miesiącem porównawczym. Różnorodny jest wywóz do Stanów Zjednoczonych, do Belgii i Holandii. M.in. wyszło do tych dwóch ostatnich krajów - 5.14o,8 t cukru. Do Anglii wywieziono meble i inne wyroby drzewne.

Jeśli chodzi o kraje pozaeuropejskie, najbardziej zróżniczkowany jest wywóz do Argentyny w postaci porcelany, surowców i wyrobów metalowych. Do Palestyny wyszły tylko rury, a do Brazylii i Zachodniej Afryki tylko cement. Na koniec wspomnieć jeszcze należy o wysyłkach książek i czasopism do Stanów Zjednoczonych, Palestyny i Brazylii.

Eksport cementu, który wyniósł w kwietniu ub.roku 5.979,7 t skierowanych do Z.S.R.R., wzrósł następnie znacznie. W styczniu br. osiągnął 37.546,2 t, obejmując Z.S.R.R., Brazylię, Meksyk i Wenezuelę. Po zahamowaniu ostatnich miesięcy osiągnął w miesiącu sprawozdawczym wysokość 16.o78,o t i wywieziony został do:

Z.S.R.R.	4.55o,o t
Zach.Afryki	7.419,o t
Brazylii	4.o64,o t
Szwecji	45,o t

Tranzyt przez porty Gdańsk i Gdynię w kwietniu 1947r.-(BIM)

W p r z y w o z i e towar	ton	W w y w o z i e towar	ton
groch	11,5	migdały	99,3
nasiona	17,5	wiklina	1o,5
materiały rośl.	18,2	zioła lecznicze	9,7
śledzie	22o,o		

Tranzyt przez porty Gdańsk i Gdynię w kwietniu 1947r. (d.c.)

W przywozie towar	ton	W wywozie towar	ton
kamienie	1o,3	cement	3o,3
granit	73,3		
grafit	14,5		
rudy	5.767,o		
ropa	11,3		
oleje smarowe	16,6		
przetwory chemiczne	161,7	biele	15,o
garbniki	19,7	chemikalia	11,1
		obuwie	83,2
szmaty	3o1,2	dywany	4,4
		len	2o,3
		deski	84,6
		dykta	9,8
		tafle posadzkowe	15,9
		fajanse	12,2
metale	1.1o5,7	wyroby metalowe	2.4o2,8
odlewy kuchenne	1,2	blacha cynkowa	168,6
pręty rolkowe	16,4		
maszyny	6,7		
samochody	1o,1		
		szczotki	1,7
różne	71,o	różne	48,3
razem:	7.862,9	razem:	3.o27,4

Jak widać z powyższego zestawienia, w ramach obrotów towarowych miesiąca sprawozdawczego przeszło 1o.89o,3 t, tj. więcej niż 2,4% ogólnego przeładunku.

Wywóz węgla i koksu przez porty Gdańsk i Gdynię wg krajów przeznaczenia w kwietniu 1947r.-(BIM)

Kraj przeznaczenia	Kwiecień 1947r. t	Kwiecień 1946r. t
Szwecja	83.749,3	159.597,8
Z.S.R.R.	36.168,5	53.719,o
Dania	23.ooo,8	66.364,3
Norwegia	21.518,9	22.863,1
Holandia	11.148,3	-
Belgia	9.5o7,o	-
Finlandia	6.o32,8	57.o88,4
Anglia	4.oo2,6 *	-
Stany Zjednoczone	o,5	-
Islandia	1.89o,o	-
Razem.	197.o18,7	359.632,6

* Zwrot pożyczonego przez polskie statki węgla w Anglii z czasu przymusowego postoju statków z powodu mrozów.

Załadunek bunkru
wg bander przez porty Gdańsk i Gdynię w kwietniu 1947r.

Bandera	Kwiecień 1947r. t	Kwiecień 1946r. t
szwedzka	6.265,6	6.679,7
polska	5.247,7	443,0
duńska	2.913,1	4.489,5
sowiecka	2.552,6	201,5
fińska	1.704,0	5.463,3
norweska	1.329,7	2.131,0
angielska	414,0	576,0
panamska	-	757,0
razem:	20.426,7	20.741,0

Jak z powyższych tabel wynika, duża różnica w cyfrach wywozu węgla na niekorzyść miesiąca sprawozdawczego odnosi się do węgla i koksu eksportowanego, pomimo że w miesiącu sprawozdawczym kierował się on do 10 krajów wobec 5 krajów przeznaczenia w kwietniu 1946r. Zaopatrzenie statków w bunkier, zarówno pod względem ilości bander, jak i ogólnej cyfry, wykazuje małą różnicę. Natomiast podział bunkru pomiędzy poszczególne flagi przedstawia się odmiennie.

Ruch okrętowy w portach Gdańska i Gdyni w kwietniu 1947r.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszły przez porty Gdańsk i Gdynię ogółem 442 statki o pojemności 502,097 NRT wobec 673 statków o pojemności 901.556 NRT w tym samym miesiącu ub.r., a więc o 34% jednostek mniej i 44% mniej NRT. Przeszło zatem więcej mniejszych statków w związku ze zmniejszonymi transportami UNRRA, przywożonymi na wielkich statkach oceanicznych angielskich i amerykańskich. Za to wykorzystanie tonażu było w miesiącu sprawozdawczym pełniejsze, gdyż 69% statków przeszło załadowanych, a tylko 31% było tonażu próżnego, zaś w miesiącu porównawczym przeszło 53% statków załadowanych, a 47% próżnych. Na wejściu w obu portach było 248 statków o pojemności 283.558 NRT, na wyjściu zaś 194 statki o pojemności 218.539 NRT.

Przez port Gdańsk przeszły następujące ilości statków w kwietniu 1947r. wg bander

BANDERA	Na wejściu załadowane ilość	Na wejściu załadowane NRT	Na wejściu próżne ilość	Na wejściu próżne NRT	Na wyjściu załadowane ilość	Na wyjściu załadowane NRT	Na wyjściu próżne ilość	Na wyjściu próżne NRT
szwedzka	15	10.219	18	11.810	22	15.695	2	1.052
sowiecka	7	10.147	2	3.096	3	3.835	3	3.094
norweska	8	5.536	3	1.816	7	5.028	1	493
duńska	8	4.303	13	14.584	9	9.606	4	1.184
polska	2	2.241	1	1.299	1	1.121	2	8.271
fińska	2	1.954	-	-	1	996	-	-
holenderska	1	274	1	1.261	-	-	-	-
amerykańska	4	18.025	-	-	-	-	3	13.650
angielska	3	16.773	1	1.073	1	1.073	3	16.773
Razem:	50	69.472	39	34.939	44	37.354	18	44.517

Przez port G d y n i a przeszły następujące ilości statków w kwietniu 1947r. wg bander

BANDERA	Na wejściu załadowane ilość	NRT	Na wejściu próżne ilość	NRT	Na wyjściu załadowane ilość	NRT	Na wyjściu próżne ilość	NRT
szwedzka	42	1o.791	33	16.674	62	4o.69o	8	2.588
sowiecka	4	3.483	13	11.283	14	11.757	1	1.297
norweska	8	6.436	3	1.196	5	3.596	-	-
duńska	13	13.233	7	6.168	6	4.563	4	2.821
polska	7	22.469	4	6.351	9	22.392	1	91
fińska	5	3.7o1	5	5.o85	1o	8.6o4	-	-
amerykańska	1o	45.o85	-	-	1	4.769	4	18.222
angielska	4	5.291	-	-	5	9.536	1	4.561
islandzka	1	1.181	-	-	1	1.181	-	-
r a z e m :	94	131.67o	65	47.477	113	1o7.o88	19	29.58o

Ruch pasażerski przez Gdańsk i Gdynię w kwietniu 1947r.-(BIM)

P r z y j a z d	osób	W y j a z d	osób
Z Anglii	4.351	do Anglii	15
" Belgii	11	" Belgii	2
" Danii	1	" Danii	788
" Szwecji	318	" Szwecji	266
" Z.S.R.R.	73	" Z.S.R.R.	3o
" Stanów Zjednoczonych	372	" Stanów Zjednoczonych	4
Razem przybyło	5.126	wyjechało	1.1o5

Żegluga i obroty śródlądowe w portach Gdańska i Gdyni w kwietniu 1947r.-(BIM) W górę rzeki wyszły z Gdyni 3 barki, wywieziono 497,9 t smalcu. Do Gdyni przybyło 12 barek, przeważnie próżnych, przywieziono 4o t soli amoniakalnej.

Z Gdańska w górę rzeki nie było żadnego ruchu, przybyły zaś 3 barki z 242,4 t sody amoniakalnej.

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdańska i Gdyni.-(BIM) Ilość czynnych dźwigów przedstawia się następująco:

	w Gdyni	28 dźwigów i	2 taśmowce
	w Gdańsku	26 "	2 "
z tego w eksploatacji Centrali Węglowej	w Gdyni	2 "	2 "
" " " "	w Gdańsku	1o "	2 "

W remoncie znajdują się:
w Gdyni 8 dźwigów(3 dla tow.masowych i 5 dla drobnicowych),
w Gdańsku 12 " (2 " " " , 9 " " i 1 pływający).

Od 5 maja został oddany do eksploatacji zremontowany dźwig pływający z demobilu amerykańskiego, wykazujący na razie nośność 2o ton.

Konieczność przeładowania przeznaczonych na r.1947 kontyngentów towarów masowych w ciągu 9 miesięcy stwarza bardzo ciężką sytuację w portach ze względu na to, że istniejące urządzenia przeładunkowe nie są wystarczalne. Wg planu, Centrala Zbytu Produktów Węglowych ma za -

zadanie przeładowywać 7oo.ooo ton węgla miesięcznie, poza tym w przywozie dla hut ma być wyładowywane 22o tys.ton rudy miesięcznie, w czym mieści się ruda tranzytowa. Konieczne jest jak najszybsze wyposażenie portów w nowe dźwigi. W tym celu ma się odbyć konferencja administracji portowej z przedstawicielami Zjednoczenia Przemysłu Maszynowego, na której ma być ostatecznie podpisana umowa na wykonanie nowozamówionych dźwigów dla portów i ostateczne określenie terminów dostaw.

Tabor pływający w portach Gdańska i Gdyni.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przybyły 2 nowe jednostki do portu gdyńskiego: hólownik poniemiecki "Żubr", przejęty przez Wydział Holowniczo-Ratowniczy G.A.L. od Polskiej Komisji Odbioru Statków od Z.S.R.R. i rewindykowany z zagranicy statek "Rhosta" (b."Robur VII").

Dostawa energii elektrycznej do portów.-(BIM) W początkach kwietnia uruchomiona została w Gdyni nowa siłownia elektryczna Gródek o mocy na razie 3.oco KW, moc ta wzrośnie w niedalekiej przyszłości do 1o.ooo KW, co rozwiąże sprawę zasilania portu gdyńskiego w energię elektryczną. W związku z tym poprawia się też sytuacja energetyczna portu gdańskiego, skąd dostarczano energię dla Gdyni.

Ruch w porcie Władysławowo w kwietniu 1947r.-(BIM) W okresie sprawozdawczym stało w porcie tym przeciętnie 25 kutrów polskich. Od dnia 18.IV. zaczęły wchodzić kutry duńskie i szwedzkie na połów łososi. W końcu okresu sprawozdawczego stały w porcie 94 kutry duńskie, 6 szwedzkich i 2 szkunery duńskie żaglowo-motorowe, ładujące złowione łososie do Danii. Spodziewanych jest jeszcze kilkadziesiąt kutrów szwedzkich.

Prace Biura Odbudowy Portów w kwietniu 1947r.-(BIM) W zakresie robót inżynieryjno-wodnych prace B.O.P. w Gdyni obejmowały w kwietniu: odbudowę Ostrogi Helskiej i Rybackiej (24o mb), odbudowę nabrzeża Śląskiego (18o mb) - najbardziej zniszczonego nabrzeża gdyńskiego, oraz zbliżające się ku końcowi prace przy nabrzeżach Reparacyjnym, Helskim i Rybnym (288 mb). Zakończono w omawianym okresie naprawę nabrzeża Rotterdamskiego, wznowiono z początkiem miesiąca prowizoryczną naprawę nabrzeża Szwedzkiego, kontynuowano prace przy nabrzeżu Angielskim (3oo mb) oraz przy budowie północnego i zachodniego nabrzeża Basenu Jachtowego. W końcu ub.miesiąca wznowiono odbudowę falochronu Wschodniego, wolnostojącego, wykonywaną na zlecenie B.O.P. przez firmę Hojgaard i Schultz.

W porcie gdańskim przeprowadzono: odbudowę falochronów Wschodniego i Zachodniego (łącznie 9oo mb), remonty wyrw w Kanale Portowym, remonty nabrzeży wschodniego i zachodniego Basenu Górniczego (184 mb) oraz przebudowę nabrzeży północnego i zachodniego Stałefy Wolnocłowej (65o mb).

W obu portach prowadzono w kwietniu prace inżynieryjno-lądowe: w Gdyni przede wszystkim budowę wiaduktu nr.2 na drodze Gdynia - Oksywie (rozpiętość 45 mb). Poza tym wykonywano przebudowę przejazdów, remonty jezdni i chodników oraz liczne prace porządkowe, jak np.oczyszczanie ze złomu nabrzeży Jugosłowiańskiego i Rumuńskiego w Gdyni.

Prace przy magazynach portowych w okresie zimowym obejmowały jedynie roboty instalacyjne wewnątrz budynków. Obecnie prowadzi się liczne roboty budowlane z tym, że wykonuje się i kontynuuje roboty przewidziane umowami zawartymi w ub.r. Z zapoczątkowaniem prac nowych czeka się na ostateczne zatwierdzenie planu inwestycyjnego na r.1947.

W Gdyni odbudowuje się magazyn Stoczni Rybackiej (ok.5.000 m3), buduje się magazyn firmy "Dalmor" (II linia nabrzeża Angielskiego). Dłuższy czas potrwa jeszcze budowa magazynu na nabrzeżu Rotterdamskim (ok.9.000 m2). Do roku przyszłego trwać będzie odbudowa magazynu nr.10 na nabrzeżu Rumuńskim i nr.7 na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Również całkowite przystosowanie magazynu Pettera na magazyn aukcyj owocowych przeciągnie się do r.1948 (w b.r.uda się zapewne zakończyć części budowlane). Ogółem wykonuje się prace przy 7 magazynach portowych, nadto remontuje się szereg budynków administracyjnych.

W porcie gdańskim prowadzono roboty przy 3 magazynach, przy czym remont jednego z tych magazynów zakończony będzie w maju.

Remonty dźwigów prowadzone były bez względu na warunki atmosferyczne, a przerwy w ich kontynuowaniu wynikały często z braku materiałów (przede wszystkim opóźniał prowadzenie robót brak silników). W remoncie znajdują się 2 dźwigi na Westerplatte. Zakończono remont dźwigu mostowego 15-tonowego. W stoczni gdańskiej przeprowadza się remont 5 dźwigów, sprowadzonych w ramach reparacyj z Magdeburga. Poza tym remonty dźwigów przeprowadza się na wszystkich niemal nabrzeżach.

Ze Zjednoczenia Stoczni Polskich w marcu i kwietniu 1947r.- (BIM) Stan zatrudnienia z końcem marca br. wynosił na wszystkich stoczniach 8.114 osób, co wskazuje na wzrost o 270 osób w stosunku do lutego br.

W marcu przepracowano ogółem 1.416.936 roboczogodzin,tzn. o 71.413 więcej w stosunku do lutego br. W tym przepracowano 227.571 roboczogodzin inwestycyjnych (16%), a produkcyjnych 1.189.365 (84%). Wzrost roboczogodzin produkcyjnych znajduje wytłumaczenie w polepszeniu warunków atmosferycznych oraz w końcowej fazie szeregu większych remontów, prowadzonych dla G.A.L.'u.

Przepracowano ogółem 75.234 maszynogodzin, co w stosunku do lutego 1947r. wskazuje na wzrost o 2.087 maszynogodzin. Tłumaczy się to rozpoczęciem pracy doku i ogólnym ożywieniem prac remontowych jednostek pływających.

W pracach pozaokrętowych stoczni daje się zauważyć brak dalszych większych zamówień.

Produkcję stoczni w marcu 1947r. można ująć w następujących cyfrach:

remont statków	-	-	przepracowano	416.512	rob.godz.	
budowa kutrów drewn.	BRT	1,7	"	5.922	"	"
budowa kutrów stal.	t.konstr.	130	"	19.659	"	"
budowa konstr.stal.	tony	113,6	"	38.010	"	"
remont kotłów	sztuk	10	"	39.693	"	"
odlewy żeliwne	tony	113	"	30.081	"	"
remont i montaż silników	KM	14,6	"	-	-	-
remonty i różne przer.mechan.	-	-	"	293.201	"	"

Dnia 24.IV.br. S t o c z n i a Nr.3 oddała M/S "Sobieski" władzom G.A.L. Przemysł krajowy ściśle współpracował ze Stocznią w przebudowie i odnowieniu "Sobieskiego".

Remont kadłuba oraz kotła na S/S "Preussen" został na S t o c z n i Nr. 1 ukończony. Remont maszyn i wnętrza będzie prowadzić Stocznia Nr.3. Remont S/S "Warthe" postępuje naprzód. Stocznia Nr.1 przeprowadziła pierwsze dokowanie statku zagranicznego; był nim amerykański "Beliot Victory" ok. 8.000 BRT, statek towarowy. Poza tym Stocznia przeprowadziła dokowanie S/S "Wilno" i "Kolno".

S t o c z n i a Nr.13 przeprowadza remont statku szkolnego "Dar Pomorza" w dwóch fazach, przy czym wykończenie nastąpi w jesieni br. W remoncie znajdują się: S/S "Rataj" - 1.o21 BRT, własność Polskiej Żeglugi. Wyremontowano S/S "Ławica". Przy tankowcu "Blexen" przeprowadza się końcowe roboty. Statek posiada 2.ooo t wyporności i 8 zbiorników. Po wydobyciu z dna wymagał kapitalnego remontu kadłuba, mechanizmów i odbudowy wewnątrz. Poza tym na Stoczni Nr.13 w remoncie znajduje się: draga ssąca "Schienvenhorst" własność B.O.P., holownik "Annie" własność G.U.M., holownik S/S "Smok", własność G.A.L., holownik "Żubr", oraz mniejsze jednostki. Dnia 9.V.br. na Stoczni Nr.13 został spuszczony na wodę kadłub stateczku motorowego pasażerskiego "Olimpia" o wymiarach: długość 32,8 m, szerokość 5,7 m, wysokość 2,6 m. Statek będzie posiadał szybkość 1o węzłów. Silniki o napędzie ropnym 4-cylindrowym i o mocy 3oo KM. Statek będzie mógł wziąć w podróż krótkoterminową 2oo pasażerów, w dalszą - 1o4 pasażerów. Statek jest własnością przedsiębiorstwa żeglugowego "Gryf" i przeznaczony jest do podróży przybrzeżnych Szczecin - Świnoujście. Budowę statku rozpoczęto w r.1939, przez czas wojny rozpoczęty kadłub stał bezużyteczny, obecnie ręce tych samych konstruktorów wykańczają pracę.

S t o c z n i a Nr.4 - przeprowadza obecnie remonty:holownika "Wanda" dla G.U.M., holownika "Gniew" dla Polskiej Żeglugi i holownika "Irena", własność Polskiej Żeglugi, motorówki "Żuławy", własność Dyrekcji Dróg Wodnych. Do odbioru przygotowana jest motorówka o sile 125 KM, własność G.U.M. Wydobyto z dna statki: barka rzeczna 3oo t, szkuner, bocznokołowiec "Ostmark", kołowiec 155 t, oraz bocznokołowiec "Steinkeller". Obecnie Stocznia wykonuje most 12-pontonowy dla Międzynarodowych Targów Gdańskich, łączący Gdańsk z Holmem; 1o pontonów o wadze po 14 t stali i 2 pontony o wadze po 25 t stali. Na zamówienie B.O.P. Stocznia wykonuje dla duńskiej firmy Hojgaard i Schultz następujące nowe jednostki pływające: 3 promy transportowe o wadze własnej 2o t każdy, prom pod dźwig pływający o 1o t uchwacie i 4o t wagi własnej, prom pod kafar o wadze własnej 4o t, 2 barki do żwiru. Stocznia przeprowadza dla P.K.P. remonty lokomotyw wąskotorowych. Wykończono remont 2 parowozów, 4 dalsze są w remoncie.

S t o c z n i a Nr.16 w E l b l ą g u przeprowadziła remont statku "Borussia", zbombardowanego i zatopionego u nabrzeży Stoczni. W maju br., po próbie, statek będzie oddany przedsiębiorstwu żeglugowemu "Gfyf". Z prac pozaokrętowych Stocznia prowadzi dwa działy: wagonowy i odlewnię. Wyremontowano ogółem 45o wagonów-cystern. Obecnie jest w toku dalsze zlecenie na 1oo wagonów-cystern. Została podpisana umowa na remont wagonów pulmanowskich, z których 127 ma być przeprowadzone w Stoczni elbląskiej. Stocznia średnio wykonuje ok. 12o t odlewów miesięcznie, przeważnie dla P.K.P. W trakcie finalizowania jest umowa z firmą Cegielski na większe odlewy maszynowe. Stocznia wykonuje 4-śluzowe zasuwy wodne wraz z mechanizmami dla S.P.B.

Dnia 17.IV.1947r. został podpisany dla przemysłu stoczniowego nowy układ zbiorowy, który wchodzi w życie z dniem 1.IV.br. Płace pracowników fizycznych podniosą się przeciętnie o 22%, z równoczesnym wprowadzeniem akordu kalkulowanego, co może znacznie podwyższyć zarobki pracowników. Płace pracowników umysłowych uległy zmianie o tyle, że zostały zniesione oceny premiowe, natomiast premię wliczono do uposażenie; poza tym pracownicy umysłowi techniczni mogą oprócz pensji otrzymać specjalne premie do 6o% uposażenia zasadniczego za wykonanie planu, oszczędność lub specjalną wydajność pracy.

Połowy morskie w kwietniu 1947r.-(BIM) W porównaniu z miesiącem ubiegłym połowy b a ł t y c k i e wzrosły niemal 4-krotnie. Trzykrotny wzrost wykazał M.U.R. Gdynia; poza tym w znacznym stopniu zwiększyła się ilość ryb złowionych na zalewach Świeżym i Szczecińskim. Nie sprzyjające warunki atmosferyczne (silne sztormy) wstrzymały

rybaków gdyńskich od wyjazdu na morze jedynie w ciągu 2 dni w końcu miesiąca. Przeciętną wydajność poszczególnych kutrów, wg wyników połowów na terenie M.U.R. Gdynia, obliczono na 2 - 3 tony, zdarzały się jednak wypadki, że niektóre kutry przywoziły do 1o ton z jednego połowu.

Głównym przedmiotem połowów był dorsz, w dalszym ciągu utrzymujący się w dużych ilościach przy naszych brzegach. Poza tym w drugiej połowie miesiąca pojawiły się na terenach M.U.R. Gdynia i Gdańsk dość duże ilości łososia, tak że wielu rybaków (ok.7o kutrów) przerzuciło się na połowy tej ryby sieciami dryfującymi, tzw. pławnicami. Z okręgu M.U.R. Szczecin doniesiono również o pojawieniu się śledzia, który przybył tam na tarło. Warunki tarła były bardzo dobre, tak że należy się spodziewać wzrostu połowów tej ryby w odpowiednim czasie.

Ogólny wynik połowów wyniósł w kwietniu 4.194.699 (w marcu 1.2o5.964 kg).

Należy zaznaczyć, że ilość złowionej ryby w kwietniu mogłaby być znacznie wyższa, gdyby nie trudności z jej zbytem. Nie stojący jeszcze na wysokości zadania aparat dystrybucyjny, nie mogący podołać tak dużej podaży surowca, powodował częściowe ograniczanie połowów, czy to drogą obniżki ceny, czy drogą wstrzymywania rybaków od wyjazdów na połowy.

Statki d a l e k o m o r s k i e , z powodu złych warunków nawigacyjnych na Bałtyku i trudności bunkrowych nie mogąc zawijać do naszych portów, w dalszym ciągu zmuszone były zbywać swoje połowy w obcych portach. Wg dotychczasowych danych, jednostki czynne w kwietniu wyładowały w portach angielskich 3.146.ooo kg. Większość statków dalekomorskich wypłynęła na dalsze połowy na wody Islandii, niektóre na Morze Północne, a część statków zajęta była dowożeniem bunkru. W ciągu kwietnia 2 dalsze statki dalekomorskie - "Neptunia" i "Castoria" - podniosły polską banderę. Obecnie pozostały jeszcze do przejęcia, w ramach dostaw UNRRA, 3 statki dalekomorskie.

Tabor rybacki i rybacy w kwietniu 1947r.-(BIM) Już w drugiej dekadzie kwietnia, po całkowitym ustąpieniu lodów na Bałtyku, rybacy mogli przystąpić do uprawiania połowów przybrzeżnych łodziami, jak również pełnomorskich kutrowych i dalekomorskich. Ogółem na wodach Bałtyku łowiło w miesiącu sprawozdawczym 15o kutrów i 1.261 łodzi. Ilość rybaków czynnych ustalono na 2.171 osób.

Cyfrowe dane dotyczące taboru pozostającego w budowie i remoncie przedstawiają się następująco:

M.U.R.	Kutry		Łodzie			
	w budowie	w remoncie	motorowe		wiosłowe	
			w budowie	w remoncie	w budowie	w remoncie
Gdynia	28	16	5	16	8	-
Gdańsk	21	8	5	1	-	-
Darłowo	15	1o	6	11	-	18
Szczecin	-	34	-	37	-	72
Razem:	64	68	16	65	8	9o

W Darłowie, poza 15 kutrami będącymi w budowie, 3 kutry są wykończone i czekają na motory. Poza tym wykonano na zamówienia prywatne 2 łodzie motorowe i 5 wiosłowo-żaglowych (M.U.R. Gdynia, Gdańsk).

M.U.R. Gdańsk posługuje się już motorówką dozorczą "Czapla", wyremontowaną na miejscowej stoczni. Na ukończeniu jest remont motorówek "Meduza" i "Żuraw".

S t r a t y w s p r z ę c i e r y b a c k i m w kwietniu 1947r. W kwietniu, podobnie jak w miesiącu ubiegłym, rybołówstwo morskie poniosło duże straty w sprzęcie; straty te spowodowane były złymi warunkami nawigacyjnymi (pływająca kra i silne sztormy).

Wg cyfrowych danych w poszczególnych terenów straty sprzętu przedstawiają się następująco:

M.U.R.	wartość zł.
Gdynia	885.000
Gdańsk	176.000
Darłowo	406.000
Szczecin	171.600
Razem:	1.638.600

Ponadto na terenie M.U.R. Darłowo zanotowano stratę 1 łodzi wiosłowej i zatonięcie 1 kutra.

Z b y t r y b y . W miesiącu sprawozdawczym Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego odbył szereg konferencyj z przedstawicielami sfer rybackich i wszystkich czynników zainteresowanych narastającym kryzysem, jaki powstał w bieżącym sezonie połowów na skutek niedostatecznie zorganizowanego aparatu dystrybucyjnego.

Przedmiotem obrad był całokształt zagadnień palącej sprawy zbytu ryby, a przede wszystkim sprawa organizacji skupu, usprawnienia i rozgałęzienia sieci handlowej na zapleczu oraz pełne wykorzystanie możliwości zakładów przetwórczych w okresie wzmożonej podaży surowca rybnego. W wyniku obrad powzięto m.in. postanowienie czasowego ograniczenia połowów do 3 dni w tygodniu. W wypadku zwiększenia zapotrzebowania ryby, w miarę doskonalenia sieci handlowej, firmy handlowe zwrócą się do G.I.R.M. o zwiększenie dni połowów.

Handel nie mógł dotychczas obsłużyć wszystkich kutrów i łodzi, co sprzyjało obniżce ceny i ograniczaniu połowów. Abytemu zapobiec, uchwalono rozdział kutrow i łodzi pomiędzy wszystkie 3 odcinki: państwowy, spółdzielczy i prywatny - w stosunku procentowym do ich możliwości, mianowicie: Centrala Rybna zobowiązuje się odebrać całkowity połów . . . . . z 50% czynnych kutrów i łodzi,
sektor spółdzielczy . . . . . z 21% " " "
sektor prywatny . . . . . z 29% " " " .

Rybacy będą zobowiązani dostarczać firmom handlowym rybę wymytą, posegregowaną (wg wielkości do 40 cm i ponad 40 cm) ułożoną w skrzyniach z lodem. Ponadto będą patroszyć pewną ilość dorsza. Wszystkie trzy sektory (państwowy, spółdzielczy i prywatny) będą równouprawnione do korzystania z pomocy państwowych w stosunku do swych udziałów w akcji sprzedaży ryb.

Dalszym wynikiem konferencji było wysunięcie wniosku w sprawie eksportu dorsza do Niemiec, skąd Polska mogłaby otrzymywać w zamian potrzebne jej fabrykaty, jak motory, chemikalia, gotowy tabor transportowy itp.

M.in. odbyto również specjalną konferencję z władzami kolejowymi w celu uzyskania zniżki za przewóz ryb w głąb kraju i w sprawie usprawnienia transportu ryb na zapleczu.

O s a d n i c t w o r y b a c k i e . M.U.R.Gdańsk w kwietniu osiedlił na swoim terenie 45 rybaków. Na terenie M.U.R. Darłowo, po okresie zastoju zimowego, nastąpiło pewne ożywienie w osadnictwie. Dzięki uzyskaniu od miejscowego starostwa pewnej kwoty na cele osadnicze, przystąpiono do remontu kolonii rybackiej w Kołobrzegu. Prze-

gotowuje się tam pomieszczenie dla ok. 3o rodzin.

W okręgu M.U.R. Szczecin osiedliło się w kwietniu 23 rybaków. W akcji osadniczej biorą również udział spółdzielnie.

Przetwórstwo rybne w kwietniu 1947r.-(BIM) W okresie sprawozdawczym przemysł przetwórczy rybny nie wywiązał się należycie z nałożonych nań zadań.

Praca zakładów przetwórczych w poszczególnych okręgach była następująca:

M.U.R.	Przewędzono kg	Zasolono kg	Przerobiono na konserwy kg	Razem kg	Ilość zakł. czyn.	Stan zatr.
Gdynia	4o4.782	597.38o	38.337	1.o4o.499	52	1.736
Gdańsk	15o.63o	268.15o	9.331	428.111	25	-
Darłowo	58.455	25.24o	6o5	84.3oo	15	177
Szczecin	26.841	15.66o	-	42.5o1	8	67
Razem:	64o.7o8	9o6.43o	48.273	1.595.411	1oo	1.98o

Centrala Rybna w Szczecinie rozpoczęła w kwietniu mrożenie ryb (szczupak, płoć). Ogółem zamrożono 23.437 kg.

W związku z budową nowej chłodni rybnej w Szczecinie przeprowadzono ekspertyzę terenu i przystąpiono do opracowania szczegółowego planu budowy. Prace remontowe chłodni w Szczecinie postępują naprzód i z ukończeniem ich należy się liczyć na jesieni.

Plany budowy chłodni rybnych we Władysławowie i Postominie, opracowane przez B.O.P., zostały uzgodnione z G.I.R.M. i ostatnio rozpisano przetargi na wykonanie powyższych obiektów.

Plany chłodni rybnych w Kołobrzegu i Świnoujściu są w opracowaniu.

I m p o r t i e k s p o r t r y b y . W kwietniu importowano rybę z Anglii, Danii, Szwecji i Norwegii na ogólną sumę 6.123.9oo kg, z czego:

śledzi	2.422.48o kg
ryb solonych	3.541.42o "
ryb świeżych	16o.ooo "

Z kraju eksportowaliśmy w miesiącu sprawozdawczym zaledwie 48.463 kg łososia mrożonego do Anglii. Prócz tego jako eksport traktować należy ilość wyładowaną w portach angielskich, tj. 3.146.ooo kg.

M o r s k i e L a b o r a t o r i u m R y b a c k i e . Uwolnienie morza od lodów pozwoliło na dokonywanie wyjazdów badawczych na Zatokę Pucką i Gdańską Głębię w celach rybackich i hydrograficzno-planktonowych. Dzięki zebranym materiałom, laboratorium kontynuowało badania. Dział ichtiologiczny wykonywał analizy stad poławianych dorszy odnośnie tarła i pomiarów. Poza tym zebrano dalszy materiał potrzebny do opracowania charakterystyki połowów łososia.

Dział technologiczny prowadził dalsze badania i prace nad soleniem i suszeniem dorsza.

Dla Muzeum Przyrodniczego przybył okaz foki(Halicherus grypus), złowiony przez rybaka z Kuźnicy. Okaz ten jest obecnie preparowany.

Anglia o polskim węglu bunkrowym.-(BIM) Angielski tygodnik "Shipbuilding and Shipping Record" omawia ostatnio reakcję, jaką wśród angielskich armatorów i ubezpieczeniowców wywołało ogłoszenie w Izbie Gmin wyników rozmów polsko-angielskich odnośnie zwiększenia udziału Anglii w zakupach bunkrowych polskiego węgla. Wyniki tych rozmów są o tyle nowością, że węgiel polski będą bunkrować angielskie statki żeglugi oceanicznej, dotychczas zaopatrywane wyłącznie w węgiel angielski. Układ ten wywołał poważne obawy armatorów i ubezpieczeniowców. Twierdzą oni, że węgiel polski jest bardzo podatny do samozapalania i przytaczają odnośne przykłady. Towarzystwa ubezpieczeniowe są również zainteresowane tą sprawą, która jest jeszcze stosunkowo prosta, gdy chodzi o ubezpieczenie ładunku, od tego zwiększonego ryzyka bronią odpowiednio podniesione stawki lub nawet odmowa ubezpieczenia. Problem komplikuje się przy ubezpieczeniu statku na pewien okres czasu, gdy ubezpiecza się na zwykłych warunkach, a nie można przewidzieć i nie zawsze możliwe jest sprawdzenie, czy statek przejmuje ładunek polskiego czy innego węgla. Dla uniknięcia tego rodzaju sytuacyj Institute of London Underwriters w styczniu 1938r. stworzył nową klauzulę dla ubezpieczeń polskiego węgla, zastrzeżono mianowicie, że ubezpieczone przez Instytut statki mogą bunkrować węgiel polski tylko do rejsów europejskich, i to nie dalej na południe niż Bordeaux. Klauzula ta obowiązuje i dzisiaj, tymczasem obecna umowa przewiduje bunkier polski na rejsy M.Śródziemnego i atlantyckie, wywołując wielkie zaniepokojenie wśród asekuratorów i armatorów. Jest to stary kłopot, który już przed wojną rozważany był bardzo gruntownie przez polskie sfery węglowe i urzędowe. Badania ówczesne wykazały jednak, że tylko pewne sortymenty węgla polskiego, i to tylko w pewnych szczególnie niekorzystnych warunkach ładowania i przewozu, mogą uzasadniać te zarzuty i obawy. Sprawa ta wymaga dziś zajęcia wyraźnego stanowiska z polskiej strony.

Kanał Panamski.-(BIM) Rząd Stanów Zjednoczonych rozważa projekt przekopania "drugiego" Kanału Panamskiego, uznając istnienie jednego tylko za niedostateczną gwarancję komunikacji między własnymi portami. Z 22 przedstawionych planów zatwierdzono do rozpatrzenia 8; 6 z nich umiejscawia drugi przekop również na terytorium Panamy, prawdopodobnie jest jednak odnowienie projektu kanału nikaraguańskiego, który pochodzi jeszcze z XVI w., kiedy Hiszpanii chodziło o bezpieczny i skrócony transport złota. Późniejsza wewnętrzna sytuacja polityczna zmusiła Hiszpanię do przerwania rozpoczętych prac badawczych. W r.1850 inżynierowie amerykańscy podejmują ten projekt z inicjatywy prywatnej. W r.1876 oficjalna komisja Stanów Zjednoczonych orzeka wielką przewagę przekopu w Nikaragui nad kanałem w Panamie. Jednak 3 lata później Lesseps rozpoczyna budowę Kanału Panamskiego. W r.1913 Nikaragua za cenę 3 mil. dolarów odsprzedaje Stanom Zjednoczonym wyłączne prawo budowy kanału na swym terytorium. Dotychczas miało to znaczenie raczej zabezpieczenia przed konkurencyjną inicjatywą innych państw, dziś jednak prawo to będzie prawdopodobnie wykorzystane czynnie.

Upaństwowienie żeglugi francuskiej.-(BIM) Zatwierdzony do rozpatrzenia przez parlament francuski projekt ustawy o upaństwowieniu żeglugi spotkał się z ostrą krytyką wszystkich armatorów. Projekt ten zastępuje termin "upaństwowienie" określeniem "instytucja użyteczności publicznej". Tak więc przekształcone będą na "instytucje użyteczności publicznej" 2 największe francuskie towarzystwa żeglugowe: "Co. Générale Transatlantique" i "Messageries Maritimes" jako posiadające we wrześniu 1939r. ponad 1co.ooo BRT (Razem posiadały one 749.ooo BRT = 34% całej floty francuskiej, były częściowo subsydiowane i wgląd rządu ograniczał się tylko do pełnej kontroli finansów). Wg nowej ustawy, mają być one eksploatowane jako koncerny prywatne o pełnej

autonomii finansowej,lecz zarząd i dyrektorzy będą powoływani przez rząd.Dawni udziałowcy są zupełnie wyeliminowani.Towarzystwo "Char= geuers Reúnis",mimo że posiadało ponad 100.000 BRT,zostało jednak wyłączone spod całkowitej etatyzacji;będzie ono pozostawało,jak i reszt-a towarzystw posiadających w r.1939 ponad 500 BRT,pod kontrolą specjalnego organu państwowego,tzw."Rady Administracji Floty Handlo= wej",założonego z 20 członków mianowanych przez rząd.Do kompetencji Rady należeć będzie organizacja floty,decyzje uruchomienia nowych po= łączeń i podział ruchu między poszczególne linie.Ustawa upoważnia ponadto Ministra Transportu i Robót Publicznych do rekwizycji statku (ów) armatorów sprzeciwiających się decyzjom Rady oraz do ustalania na własną odpowiedzialność wysokości części zysków,jaką armatorzy mo= gą przeznaczyć na rozbudowę i modernizację tonażu.

Powszechna opinia żeglugowców stwierdza zgodnie,że przed nada= niem projektowanemu statutowi formy ustawy musi on ulec licznym mody= fikacjom.

Radziecki plan rozbudowy portów i stoczni.-(BIM) Radio moskiewskie podało,że radzieckie Ministerstwo Żeglugi opracowało na r.1947 wiel= ki plan ekspansji żeglugi Z.S.R.R.Planuje się mianowicie odbudowę i rozbudowę portów i stoczni czarnomorskich i bałtyckich w związku z planowanym i spodziewanym zwiększeniem obrotów towarowych i transpor= towych.

Irlandzka Rada Morska.- (BIM) W Dublinie przeprowadzono ostatnio rozmowy z przedstawicielami brytyjskiego Ministerstwa Transportu na temat stworzenia własnej irlandzkiej Rady Morskiej,która przejęłaby od Brytyjskiej Rady Morskiej wszelkie sprawy związane z żeglugą ir= landzką.Do kompetencyj jej należałoby regulowanie stawek płac,czasu i warunków pracy oraz urlopów marynarzy zatrudnionych na statkach ir= landzkich, a także załatwianie wszystkich spraw związanych z żeglugą, m.in.obrona interesów armatorów i marynarzy irlandzkich na forum międzynarodowym.W tym celu nawiązany byłby kontakt z analogicznymi organizacjami innych krajów.Obok przedstawicieli armatorów,oficerów, marynarzy i robotników portowych do Rady weszliby przedstawiciele Departamentu Przemysłu i Handlu.

Tonaż tankowy w budowie.- (BIM) Opublikowane ostatnio przez Lloyds Register statystyki światowego budownictwa okrętowego wykazują ogólną tendencję dalszej rozbudowy tonażu tankowego.W tej chwili na stocz= niach poszczególnych krajów znajdują się w budowie 64 tankowce (563.597 BRT),z tego 51 motorowych:

Anglia	buduje	32	tankowce	(270.125 BRT)
Szwecja	"	9	"	(101.000 ")
Francja	"	7	"	(46.815 ")
Dania	"	4	"	(48.086 ")
Hiszpania	"	4	"	(33.356 ")
Stany Zjed.	"	3	"	(24.390 ")
Włochy	"	3	"	(16.925 ")

Cyfry te są bardzo wymowne:budowa 32 tankowców przez Anglię, to rezultat przeżywanego kryzysu węglowego i chęci uniezależnienia swej żeglugi od tego kłopotliwego surowca,a tym samym pośrednio i od zagranicy.Szwecja reprezentuje kraje skandynawskie,dążące do maksi= mum motoryzacji tonażu,co pociąga konieczność posiadania tankowców. Statystyka ta nie uwzględnia,niestety,Norwegii,która stoi dziś na drugim miejscu po W.Brytanii.Zamówione przez Norwegię na stoczniach amerykańskich tankowce są największymi tego typu jednostkami na świe= cie,dochodzącymi do ogromnych rozmiarów 25.000 TDW na jednostkę.

Nowe warunki czarteru Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Pierwotny projekt Komisji Morskiej umowy czarteru dla statków rządowych miał być po prostu opracowaniem warunków ogłoszonych w ustawie o sprzedaży tonażu rządowego z r.1946; w rezultacie nowy plan ogłoszony 2.IV.br. podnosi zasadniczą stawkę czarteru o 66,8%. Praktycznie osiągnięte będzie to przez podwyższenie stawki rocznej czarteru do 25% ceny sprzedażnej. Obecna stawka wynosi 15%. Termin czarteru ustanowiono najmniej 3-letni, co w praktyce oznacz, że armator za 3-letnią eksploatację statku płaci 75% jego całkowitej wartości. Przypuszcza się, że takim kosztom sprostać będą mogły tylko duże towarzystwa liniowe, i to przede wszystkim te, które czarterują statki typu "Liberty"(najtańsze!).

Przyczyną tej decyzji Komisji Morskiej był fakt, że dotychczasowe warunki stwarzały zbyt dużą dysproporcję między czarterem a sprzedażą na korzyść czarteru, co powodowało minimalną ilość zgłoszeń kupna. Dla szybkiej likwidacji tonażu rządowego Komisja Morska wybrała drogę zmniejszenia atrakcyjności czarteru, by w ten sposób uzyskać większy popyt na sprzedaż, nie zmieniając jej warunków. Do 2.kwietnia br. armatorzy amerykańscy zakupili 331 jednostek z 3.000 zaofiarowanych przez rząd. Są oni raczej skłonni do czarteru tego tonażu o małej stosunkowo wartości eksploatacyjnej, przewidują bowiem względną "prosperity" przez najbliższy rok czy dwa. Dalsza przyszłość natomiast jest już mniej pewna: zapotrzebowanie na tonaż, element pracy, polityka rządu, konkurencja zagraniczna, stawki frachtowe, czynniki, w których układ w dalszej perspektywie trudno jest określić.

Rewizja programu rozbudowy tonażu Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Wystąpienie Komisji Morskiej z projektem nowej zmiany w planach budowy statków w r.1947 doprowadziło do ponownej rewizji całego programu, obejmującego budowę 47 jednostek do r.1950. Zmiana polega na porzuceniu planu konstrukcji 6 statków towarowych ulepszonego typu C3, a zastąpieniu go budową 5 liniowców towarowo-pasażerskich typu P2. Statki te będą zakupione przez American President Line, która otrzymała już subsydia budowlane, a zamierza postawić te statki do obsługi linii na około świata. Do wprowadzenia tej zmiany skłonił Komisję Morską brak zainteresowania armatorów dla statków typu C3. Jednostki typu P2 mają urządzenia pasażerskie dla 550 osób i będą największymi statkami budowanymi dziś w Stanach Zjednoczonych.

W rezultacie przeprowadzonej rewizji planów Komisji Morskiej ogłoszono komunikat, który stwierdza, że w zakresie żeglugi pasażerskiej wysiłki Stanów Zjednoczonych będą się koncentrowały na uaktywnieniu ruchu na Pacyfiku i płd. Atlantyku, o czym świadczą wytyczone linie: Daleki Wschód - Morze Śródziemne - Nowy Jork - wybrzeże wschodnie(via Kanał Panamski).

Francuski tonaż handlowy.-(BIM) Oficjalny komunikat francuskiego Departamentu Marynarki Handlowej podał ostatnio parę szczegółów dotyczących planu rozbudowy tonażu handlowego, który to plan ma za zadanie uniknięcie błędów z okresu po pierwszej wojnie światowej. Projekt przewiduje, że w r.1955 Francja będzie posiadała nowoczesny tonaż w wysokości 3 mil.ton; do r.1950 flota handlowa osiągnie cyfrowo stan przedwojenny, w ciągu następnych 5 lat przeprowadzona będzie modernizacja tonażu.

Obecny tonaż handlowy Francji liczy 1.535.000 BRT, w tym:

statków ponad 30 lat	142.000 BRT	ok.	9%
" 25 - 30 "	254.000 "	"	18%
" 20 - 25 "	322.000 "	"	21%
" 15 - 20 "	350.000 "	"	23%
" poniżej 15 lat	467.000 "	"	30%.

Zakup 75 statków "Liberty" (540 tys. t) i budowa na zamówienie rządu 419.000 t na stoczniach francuskich, a 280.000 t za granicą mają podnieść stan tonażu francuskiego do 2.774.000 już w r.1948.

Odbudowa żeglugi włoskiej.-(BIM) Tonaż włoski, który w chwili zakończenia wojny wynosił zaledwie 300.000 TDW, czyli mniej niż 1/10 stanu przedwojennego, z początkiem roku bieżącego osiągnął już cyfrę 1.115.563 TDW (licząc jednostki tylko ponad 100 t) = 500 statków. Największy odsetek tworzy tonaż towarowy - 344 jednostki = 764.571 TDW; statki pasażersko-towarowe 191.547 t (56 jednostek), a tonaż tankowy 182.948 TDW (63 jednostki). 37 pozostałych jednostek = 13.496 TDW to holowniki, pogłębiarki, promy itd.

Obok tonażu o napędzie mechanicznym flota włoska posiada 1.319 żaglowców i statków motorowo-żaglowych (77.836 TDW) oraz 1.250 motorowych statków rybackich (28.514 TDW).

Nowa pasażerska linia transatlantycka.-(BIM) Duńskie towarzystwo żeglugowe "Maersk Line" uruchomiło nowe połączenie regularne między portami płn.Francji, Holandii i Belgii a Nowym Jorkiem i Filadelfią. Odjazdy przewidziane są dwa razy w miesiącu. "Maersk Line" jest największym duńskim towarzystwem żeglugowym, liczącym obecnie 34 jednostki (w tym 21 przedwojennych). W roku bież. stan posiadania towarzystwa powiększy się o 5 nowych statków, budowanych na stoczniach brytyjskich i szwedzkich.

Budownictwo statków w Anglii.-(BIM) Zdaniem żeglugowej prasy brytyjskiej budowa nowego tonażu jest dziś najaktualniejszym problemem żeglugi angielskiej. Na stoczniach angielskich znajduje się obecnie ok. 54% będącego w budowie tonażu handlowego całego świata, lecz bliższa analiza wykazuje, że mimo to sytuacja ta nie jest dla Anglii wcale zadawalająca. Podobny układ stosunków obserwowano już po pierwszej wojnie światowej. Ówczesny gwałtowny wzrost budowy tonażu angielskiego do 3.570.000 t zakończył się w r.1922 spadkiem do 2.235.998 t i okres tej depresji trwał do r.1926. Zawieszono wówczas budowę przeszło 1/2 mil.ton. Obecnie odnośna cyfra wynosi tylko 2.260.000 t, lecz cyfra tonażu w budowie nie jest miarodajna, właściwą orientację daje bowiem dopiero cyfra tonażu spuszczonego na wodę. I tutaj obserwuje się znaczne zmniejszenie wydajności stoczni. Najlepiej zilustruje to realny przykład, w I kwartale 1913r. spuszczono na wodę 386.866 t, gdy na stoczniach znajdowało się 2.063.694 t, do końca roku wykończono 1.932.000 t. Dziś, gdy postęp techniki jest tak ogromny wydaje się, że proces wykańczania statków winien być znacznie szybszy, tymczasem w I kwartale br. stocznie angielskie wykończyły tylko 270.543 t z rozpoczętych 2.031.175 t.

Na wytworzenie takich warunków złożyły się nie tylko coraz ostrzejsze ograniczenia przydziałów stali (ostatnia redukcja przydziałów obniża dostawy do 50% ilości koniecznych dla uzyskania pełnej produkcji), lecz również poważne trudności w otrzymywaniu drzewa, i części dodatkowych wyposażenia. Sytuacja ta zresztą jest w dużej mierze następstwem kryzysu węglowego przeżywanego przez Anglię. Ten układ stosunków wywołuje niezadowolenie zarówno armatorów jak i stoczni. Ciągły wzrost kosztów budowy statków przy stosunkowo gorszej ich jakości jest prognozą zredukowania zamówień do minimum. Obecnie koszt budowy statku w Anglii wynosi przeciętnie ok. 2,5 raza więcej niż przed wojną i stale wykazuje tendencję zwyżkową. Jednocześnie, zdaniem armatorów brytyjskich, zyski eksploatacyjne nie są w żadnym stosunku do kapitałów tak zainwestowanych.

Do ogólnego narzekania armatorów angielskich na niedotrzymywanie terminów dołączają się również skargi armatorów skandynawskich, którzy

poczynili zamówienia, na droższych od szwedzkich, stoczniach angielskich, skuszeni obietnicą krótszego okresu budowy. Pierwszeństwo w ograniczonych przydziałach stali przyznane zostało dla konstrukcyj na zamówienia zagraniczne, w związku z czym armatorzy angielscy stawiają zagadnienie, czy lepiej opłaca się sprzedawać tonaż gotowy zagranicy, czy też eksploatować go we własnym zakresie i w ten sposób zdobywać obcą walutę.

Możliwości armatorów brytyjskich w zakresie odbudowy ich zniszczonego przez wojnę tonażu są jakoby bardzo małe, a tymczasem doświadczeni żeglugowcy brytyjscy przepowiadają bliski kryzys na rynku budownictwa statków, ktory sparaliżuje dalszą produkcję stoczni.

Największa stocznia chińska.-(BIM) W Szanghaju rozpoczęto budowę największej w Chinach stoczni, która będzie mogła przyjmować zamówienia na statki powyżej 30 tys.ton. Budowa stoczni potrwa 3 lata; odpowiednie wyposażenie będzie ogromnie ułatwione przez maszyny i urządzenia stoczniowe dostarczone w ramach odszkodowań wojennych(50.000 t).

Rotterdam i jego zaplecze.-(BIM) Roczny przeładunek towarów w porcie Rotterdamu w r.1938 osiągnął cyfrę 42 mil.ton. przy czym 3/4 stanowił przeładunek tranzytu niemieckiego. Mimo stałej polityki Niemiec zmierzającej do kierowania maksimum obrotów handlowych przez Hamburg, Rotterdam przewyższał przeładunkiem ten największy port niemiecki. Eksport Holandii do Niemiec wynosił w tym czasie ok.1/4 ogolnego wywozu Holandii, natomiast import niemiecki 21% całego importu.

Obecnie kwestią najbardziej palącą dla pełnego wykorzystania zdolności przepustowej portu Rotterdamu jest rozwiązanie zagadnienia Renu i obszaru Ruhry. Minister dla spraw gospodarczych Holandii w jednej ze swoich ostatnich wypowiedzi wyraził się, że polityka prowadzona przez władze wszystkich 4 stref okupacyjnych wyklucza możliwość stosunków handlowych niemiecko-holenderskich. W chwili obecnej rozwój gospodarczy Holandii znajduje się zdaniem miarodajnych kół holenderskich w stadium, w którym dalszy postęp zależy w głównej mierze od rozwiązania problemu niemieckiego. Dla odzyskania przedwojennej "prosperity" holenderskiej konieczny wydaje się dostęp do niemieckiego naturalnego zaplęcza, nie tylko z punktu widzenia usług transportowych, lecz również i wymiany towarowej.

Ruch w Rotterdamie w r.1946 wzrósł poważnie w stosunku do okresu poprzedniego: statki na wejściu 4.394 (5.908.645 NRT) (r.1945 ok.2.000 statków ponad 3 mil. NRT).

Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie handlu i zatrudnienia.-(BIM) W kwietniu br. odbyła się w Genewie druga sesja (I odbyła się w listopadzie ub.r.) komitetu przygotowawczego Konferencji Narodów Zjednoczonych na temat zagadnień handlowych i zatrudnienia.Celem sesji było:ostateczne omówienie konwencji zwanej tymczasowo "czarterem" Międzynarodowej Organizacji Handlowej N.Z., oraz zapoczątkowanie negocjacji między jej 19 członkami dla ustalenia wspólnych taryf.Jest to pierwszy wypadek pertraktacyj handlowych w tak szerokiej skali. Dla przeprowadzenia dyskusji w sprawie wspólnego porozumienia handlowego każde z państw przedstawia listę swych produktów eksportowych, dla których pragnie uzyskać zniżkę taryf od pozostałych 18 państw.Po za tym wszystkie państwa przekładają spisy towarów, odnośnie których poszczególne państwa są przygotowane pertraktować na temat obniżki taryf czy innych ułatwień. W konferencji wzięli udział przedstawiciele rządów następujących państw: W.Brytanii, Australii, Belgii, Brazylii, Chin, Chile, Kanady, Kuby, Czech, Francji, Indyj, Libanonu,Luksemburga, Holandii, Nowej Zelandii, Norwegii, Zw.Płd.Afryki, Stanów Zjednoczonych i Z.S.R.R.

Powojenny plan brytyjskiej marynarki handlowej w zakresie uregulowania pracy na morzu.-(BIM) Narodowy Wydział Marynarki, Centralna Rada Armatorów oraz przedstawiciele oficerów i załóg ma- rynarki handlowej - opracowali nowe warunki wynagrodzeń które wchodzą w skład nowego, powojennego planu dla brytyjskiej floty handlowej, obejmują następujące dziedziny: przepisy o zatrudnieniu, płatne urlo- py, poprawę warunków życia na statkach, godziny pracy.

Przepisy i rozporządzenia regulujące warunki zatrudnienia w marynarce handlowej w czasie wojny utraciły swoją moc z dniem 1 stycz- nia br. i obecnie dyskusje mają na celu opracowanie zasad obowiązu- jących przy zawieraniu dobrowolnych umów z pracownikami oraz usta- lenie kodeksu pracy marynarza. Rząd brytyjski wyraził zgodę na ko- rzystanie z rezerwowego funduszu marynarki handlowej, który powstał jako wojenne ubezpieczenie dla zagwarantowania marynarzom regularne- go zatrudnienia. Wydział Marynarki opracował projekt stałego zatrud- nienia marynarzy na warunkach pokojowych, który miał wejść w życie nie później jak 1 kwietnia br. Czynione są wysiłki, by wyeliminować pracę dorywczą, okresową.

Szkoły, kształcące oficerów i załogi dla marynarki handlowej są wypełnione, przy czym spisywane są listy kandydatów, którzy mu- szą oczekiwać na wolne miejsca.

Szwecja a konwencja w Seattle.-(BIM) Szwedzkie Ministerstwo Handlu zwróciło się oficjalnie do Związku Armatorów Szwedzkich o wy- powiedzenie się na temat konwencyj uchwalonych w Seattle i warunków pracy w marynarce szwedzkiej. Jak wynika z opublikowanej opinii armatorów, Szwecja zapewnia swym marynarzom warunki ogólnie lepsze niż ustalone przez konwencję i dlatego ratyfikowanie konwencji przez Szwecję uważane jest za niekonieczne i bez znaczenia praktycznego, lub nawet niedogodne. Tak np. stosowanie przepisów konwencji o mini- mum kwalifikacyj zawodowych pozbawiłoby Szwecję dużego procentu do- brych marynarzy, rekrutujących się często z pracowników lądowych, a zatrudnianych w marynarce okresowo (m.in. także marynarze ze stat- ków rybackich).

Sprawę zabezpieczenia starości marynarzom uregulowała Szwecja korzystniej niż większość państw morskich, to-też, mimo że zapewnia ona renty dla marynarzy tylko ze statków pełnomorskich (konwencja - wszystkim), ogólny poziom kodyfikacji socjalnej w stosunku do mary- narzy szwedzkich nie uzasadnia potrzeby ratyfikowania konwencji w Seattle. Podobnie odnoszą się armatorzy szwedzcy do kwestii urlopów: wg ustawodawstwa szwedzkiego normuje ją wspólna dla przemysłu lą- dowego i żeglugi ustawa zapewniająca wszystkim roczny urlop 12-dnio- wy, a młodocianym poniżej 18 lat - 18-dniowy.

Warunki wyżywienia i pomocy lekarskiej, znajdujące się pod ścisłą kontrolą Ministerstwa Handlu i Instytutu Zdrowia, są całko- wicie zadawalające, nie wymagają zatem objęcia ich normami konwen- cji, których większość nie jest zresztą dla Szwecji żadną nowością.

Armatorzy szwedzcy sprzeciwiają się tworzeniu tzw.poolu mary- narzy, który miałby dążyć do zapewnienia ciągłości zatrudnienia; utrzymują oni, że w Szwecji poczyniono już odpowiednie kroki w ce- lu uregulowania tego problemu, jak również uzgodniono już kwestię uznania organizacji zawodowych marynarzy.

Krytykowane jest również ze strony szwedzkiej wprowadzenie do obrad czynnika rządowego, nadającego dyskusjom zabarwienie polityczne.